

ПЛОТЬЮ – В АСФАЛЬТ

Одно из самых распространенных заблуждений – все случаи с летальным исходом происходят исключительно по причине превышения скорости. Глупо отрицать, что «безголовые» прохваты по центру города на скоростях 150–200 км/ч повышают шансы попасть в морг, но не о том сейчас речь. Основная причина неприятностей – ошибки пилотов. И не перекладывайте всю ответственность на «автомутантов» и прочую нечисть. Ведь это мы носимся в междурядье, «открываемся на все деньги» со светофора, чтобы унести ураганом, и тормозим в стоппи (если умеем) на следующем светофоре. Так что нам самим за все и отвечать.

То, о чем речь пойдет ниже, – не попытка научить жить (и не помочь материально), а поделиться опытом, как действовать в типичных ситуациях, в которых наш брат встречается со старухой с косой – и не дать бабке себя ссечь.

ПЯТЬ СМЕРТЕЛЬНЫХ ОШИБОК



НЕ ТОРОПИСЬ – ОСМОТРИСЬ! 1. Выиграть несколько секунд при ускорении, которые дарует мотоцикл, не стоит жизни. ВСЕГДА при езде в городе держите пальцы на рычаге тормоза. Пропускайте автомобили в любых сомнительных ситуациях при перестроениях, на перекрестках – всегда и не раздумывая.

2. Фиксируйте работу «поворотников» и положение передних колес близстоящих автомобилей, научитесь ловить направление взгляда водителей. Неожиданностей ждите ежесекундно!

3. Уверены, что вас видят и пропускают? В идеале, создайте визуальный контакт с водителем, сумейте привлечь его взгляд на себя. Не стесняйтесь использовать все световые и звуковые методы оповещения. Если хоть на 1% сомневаетесь, что это удалось сделать, готовьтесь к худшему.

ХАОС В ПОВОРОТЕ. 1. Заранее переключитесь на необходимую для прохождения поворота передачу и притормозите до максимально комфортной, безопасной скорости. Независимо от того, насколько поворот открытый или закрытый, «просканируйте» максимально больший сектор пространства, отметьте периферийным зрением все препятствия – как на дороге, так и на обочине.

2. В апексе поворота держитесь точки максимально широкого входа в поворот – при повороте налево вы должны расположиться в максимально правой позиции на своей полосе, при повороте направо – левой. Не сможете занять правильное место – для вас образуется слишком узкий вход в поворот, возникнет вероятность того, что вынесет на «встречку».

3. Худшее, что может случиться в повороте, – вы запаникуете (испугавшись, что не войдете в поворот из-за слишком высокой скорости) и нажмете на тормоза. Если удастся избежать срыва переднего колеса и, как следствие, не угодите под колеса встречного автомобиля, то, скорее всего, байк распрямится, и вы войдете в лобовое столкновение все с тем же авто. Дорога – не трек, а встречные машины не такие мягкие, как

резиновые отбойники и гравийные ловушки на гоночной трассе. Заранее просчитайте свою скорость, траекторию и всегда двигайтесь в городском трафике с запасом на то, чтобы тормозной путь был покороче, траектория давала свободу действий...

НЕ ВСЕ ОБГОНЫ ВАМ ПОДВЛАСТНЫ. 1. Залог надежного, красивого и безопасного обгона – в планировании траекторий. Никогда не обгоняйте спонтанно и агрессивно. До начала обгона займите позицию, в которой дорога видна максимально далеко, выберите передачу, на которой обгон будет проходить достаточно динамично.

2. Проанализируйте то, что увидите перед собой. Обгон – даже не русская рулетка: тут не допустимы «авось» да «небось» – степень риска заработать дырку в голове у мотоциклиста гораздо выше. Лихаческие обгоны в «слепых» поворотах или на подъемах в гору категорически недопустимы. Если считаете, что это правило не для вас, сразу закажите гроб, причем (пощадите ближних) – цинковый.

3. Совершайте обгон быстро, но плавно. Даже если заранее осмотрелись, все равно бросьте взгляд в зеркала: на наших дорогах полно не только полоумных «двухколесных», но и «крутых» на суперкарах. После обгона максимально быстро займите положение в ряду, выберите надежную дистанцию между собою и другими участниками движения.

ЕДУ СЕБЕ В МЕЖДУРЯДЬЕ... 1. Двигаясь по междурядью, не стоит нестись со скоростью более чем на 30-40 км/ч превышающей скорость обгоняемого потока. Если пробка становится «медленнее», скорость вашего мотоцикла должна соразмерно снизиться.

2. Если движетесь в потоке, старайтесь сидеть за рулем как можно более прямо, чтобы держать голову выше (желательно над крышами авто) и видеть дальше. Вы должны уметь просчитать, как отразится на движении потока присутствие в нем автомобиля-поливалки в левом ряду, «закипевшего» «Жигуля» в вашей полосе, не навалится ли на вас «мерс», объезжающий канализационный люк. Фиксируйте мигание поворотников, ловите взгляд водителя в зеркалах заднего вида, следите за передними колесами ближайших легковушек – порой они просигнализируют о начале маневра раньше, чем это удосужится сделать водитель.

Никогда не оставайтесь в «слепой» зоне – на уровне заднего крыла и задней двери соседних машин: будьте видимыми!

ДУМАЛ, УСПЕЮ – ПРОСКОЧУ. 1. Самая смертельно опасная ситуация – «встреча» мотоцикла и автомобиля. Кто бывает виноват? Почти во всех случаях водители автомобилей говорят, что мотоцикл не видели и не слышали. И чаще всего это – правда. Чтобы и видели, и слышали, передвигайтесь даже при свете дня с включенным дальним светом. Если не уверены, что водитель встречного автомобиля вас видит, быстро сбросьте скорость. Просигнализируйте рассеянному мигающим лучом дальнего света и звуковым сигналом.

2. Основа тактики движения – формула «расчет + расчет на дурака». Подозревайте в неадекватности поведения водителя каждой машины. Всегда оставляйте себе фору на торможение: дорожное полотно – не идеально «цепкий» асфальт трека, колеса могут попасть на маслянистое пятно или песок. Не гоните на участках, на которых не можете поручиться, что ненароком из арки дома не выползет машина, выкатится на дорогу мячик или, не дай бог, выскочит ребенок-пострел.

Напоследок не могу не сказать пару слов о свежем «косяке», расцветающем в этом сезоне из-за большой плотности «двухколесных» на километр дороги. Да-да, дорогие

мои, речь идет о ситуации, когда байкер «колбасит» своего же двухколесного товарища. Ситуации с тяжелыми последствиями «встреч» мотоцикла с мотоциклом еще не стали трагически частыми, но уже требуют того, чтобы принять их вероятность в расчет.